

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część IX — Wydana i rozesłana dnia 19 marca 1884.

33.

**Rozporządzenie ministerstwa handlu z d. 14 marca 1884,
zawierające porządek policyjny dla portów morskich.**

§. 1.

Każdy okręt handlowy, gdy we dnie wpływa do portu, ma wywiesić swoje banderę narodową i nie wolno mu jej zdejmować, dopóki urząd portowy i zdrowotny nie załatwia swojej czynności.

W nocy zachowywać trzeba przepisy, tyczące się utrzymywania światel.

Przy wstępie do portu nie wolno zapuszczać kotwicy, wyjątki przypadek nadzwyczajne.

§. 2.

Okrętowi, który przybędzie do portu, dopóki nie uzyska upoważnienia do lądowania, wzbroniona jest wszelka komunikacja z lądem, z innymi osobami, tudzież okrętami, pominawszy wyjątki, przepisami zdrowotnimi i celniczymi uzasadnione.

Gdy takie wyjątki nie mają miejsca, szyper udać się ma zaraz po przybyciu okrętu, do urzędu portowego, dla postarania się o upoważnienie do lądowania a względnie dla złożenia raportu zdrowia.

§. 3.

W rozporządzeniu niniejszym rozumie się przez „urząd portowy” władze portową miejscowości, bez względu na to, jaką ma nazwę szczególną.

§. 4.

Składając raport zdrowia, winien szyper złożyć papiery okrętowe i udzielić wiadomości o swojej podróży, jakoteż o wydarzeniach ważnych pod względem żeglarskim i zdrowotnym, których doświadczył.

Oprócz tego we wszystkich przypadkach, w których wymagają tego przepisy, mianowicie przepis o wykazach towarowych z dnia 23 marca 1881 (Dz. u.

p. Nr. 35), winien szyper złożyć wykaz ładunkowy a to w portach wolnych, w urzędzie portowym, w portach zaś, leżących w okręgu cłowym, u Władzy cłowej a gdy do złożenia go nie jest obowiązany, oznajmić winien na żadanie, jaki ma ładunek.

Gdy okręt wiezie przedmioty palne jak proch, materiały rozsadzające, naftę, saletrę, wyskoki itp., winien szyper oznajmić o tem niezwłocznie, nie czekając, aż będzie zapytany.

W ogóle szyper odpowiedzieć winien na wszelkie zapytania, jakie mu urząd portowy zada z obowiązku służbowego.

§. 5.

Po odebraniu raportu zdrowia urząd portowy wyznacza okrętowi miejsce do zarzucenia kotwicy lub stanowisko.

Szyprowi nie wolno wybierać sobie tego miejsca ani go zmieniać bez pozwolenia urzędu portowego.

Stanowiska wyznaczane będą, wyjawszy przypadki uzasadnione szczególnie umowami, bez względu na krajobaść okrętu, według kolej przybycia, jakości ładunku i pojemności okrętu.

§. 6.

Żaden okręt nie może stać bez zajęcia przy brzegu, gdy inny okręt potrzebuje przystani dla ładowania lub wyłożenia ładunku.

W ogóle mają okręty opuścić miejsce, które zajmuja, gdyby tego urząd portowy zażądał.

Tylko za zezwoleniem urzędu portowego i pod warunkiem zachowania właściwych przepisów cłowych (§. 39 ustawy o cłach z r. 1835) wolno na okręcie lub łodzi przy brzegu stojącej, trudnić się drobną sprzedażą albo urządzając skład towarów.

§. 7.

Szyper okrętu przytwierdzonego u brzegu w obrębie portu musi się na to zgodzić, gdy urząd portowy obok jego okrętu postawi inny okręt i temu ostatniemu pozwoli przez jego okręt poprowadzić liny do brzegu.

§. 8.

Okręt przytwierdzić trzeba na stanowisku podług polecenia urzędu portowego.

W niektórych portach, z tego względu szczególnie oznaczonych, nie wolno okrętom z poprzecznymi żaglami i parowcom przytwierdzać się, odbijać lub jakikolwiek ruch wykonywać bez pomocy rotmana portowego.

Gdyby szyper potrzebował rotmana urzędu portowego do jakiejkolwiek czynności żeglarskiej, urząd portowy przyda mu go bezpłatnie, nie biorąc jednak na siebie odpowiedzialności za jego zarządzenia lub pracę, szyper zaś obowiązany jest przysłać po niego czolno swojego okrętu do urzędu portowego i w podobny sposób odesłać go tamże, gdy się czynność skończy.

§. 9.

W obrębie portu ulegać należy urzędom portowemu i jego podwładnym we wszystkich sprawach, tyczących się służby portowej i morskiej.

W razie nieposłuszeństwa, urząd portowy ma prawo wykonać zarządzenia swoje niezwłocznie własnymi siłami a to na koszt i niebezpieczeństwo okrętu, który odmówił posłuszeństwa.

§. 10.

Okręty, na znakach kotwicznych przytwierdzone, winny odwinąć liny swoje o tyle, o ile tego wymaga siła wiatru, w razie burzy na długość najmniej 30 metrów.

W czasach burzliwych nie wolno przyczepiać liny do znaku kotwicznego, na którym okręt już jest przytwierdzony.

Gdy okręt ma być do pali lub słupów bez pierścieni przytwierdzony, obwiązać je trzeba naokoło łańcuchami i linami a środki, które do przytwierdzenia mają być użyte, odpowiadać powinny stosunkom miejscowym i polecaniom urzędu portowego.

Gdy inny okręt przechodzi, każdą linię przyczepioną trzeba odwiązać.

Okrętom, nie mającym dostatecznej ilości środków do przytwierdzenia, nie będzie wcale wyznaczone miejsce w bassenie portowym.

Okręty winny na rozkaz urzędu portowego maszt przedni wciągnąć, reje przechylić lub żagle zwinać i w ogóle spełniać wszelkie podobne zarządzenia.

§. 11.

Zwracać trzeba należytą uwagę na sygnały w obrębie portu, oznaczające, gdzie są telegrafy podmorskie, rury gazowe, wodociągowe itp., mianowicie nie wolno przytwierdzać lin w tych miejscach, które nie są do tego wyznaczone.

§. 12.

Nie wolno zamykać łańcuchami i linami linij komunikacyjnych i w ogóle tamować komunikacji.

§. 13.

Gdy okręt ma być spuszczony ze zrębu lub na nim postawiony, inne okręty w pobliżu stojące, powinny na czas do tego potrzebny opuścić swoje stanowiska.

§. 14.

Kłod drewnianych jakież innych przedmiotów, które mogłyby uszkodzić okręty lub wystawiały je na bezpieczeństwo, nie wolno trzymać w wodzie pływających, ani też zakładać niemi brzegów portu.

Łodzie okretowe tylko w wodzie trzymać wolno, o ile to w ogóle nie będzie zawaadzało innym okrętom lub utrudniało komunikacji. Piecza o łodzie wszelkiego rodzaju należy zawsze do ich właściciela, który odpowiedzialny jest za wszelką szkodę, jakaby powstała z przyczyny złego ich przytwierdzenia.

§. 15.

Wszelkie uszkodzenie murów brzegowych, jakież wbijanie w te mury żelaza, bełek lub palików jest wzbronione i nie wolno wyjmować kamieni z murów brzegowych.

§. 16.

Cudzego okrętu nie wolno odczepiać bez pozwolenia urzędu portowego i nie wolno uszkadzać cudzej liny przytwierdzającej.

§. 17.

Szyper okretu, wykonywającego ruch w obrębie portu, winien dokładać należytego starania, aby nie uszkodził budowli portowych lub innych okrętów.

§. 18.

Żadnego sygnału żeglarskiego lub przyrządu do przytwierdzenia służącego, bez względu, czy się znajduje w wodzie, czy na lądzie, nie wolno uszkodzić, zmienić lub usunąć.

§. 19.

Na pokładzie okrętów, w porcie przytwierdzonych, znajdować się powinny zwyczajnie dwie trzecie części załogi z oficerem okrętowym, urząd portowy może jednak ze względu na wielkość załogi lub na stanowisko okrętu zmniejszyć tę ilość.

Na okrętach rozebranych, w porcie przytwierdzonych, powinna znajdować się straż tak silna, jak to urząd portowy stósownie do okoliczności postanowi.

W porze nocnej na każdym bez wyjątku okręcie w porcie będącym, stać ma na pokładzie majtek na straży.

§. 20.

Trzymanie psów na pokładzie okrętów, przytwierdzonych w szeregu lub do brzegów, jest wzbronione.

§. 21.

Wzbronione jest utrzymywanie światła nie osłoniętego na pokładzie okrętów, w basenach portowych lub kanałach szeregiem stojących.

Do zapalania ognia na dole celem wykadzania, potrzebne jest pozwolenie urzędu portowego, który zarazem wyda odpowiednie polecenia.

Podeczas lądowania lub wyładowywania przedmiotów palnych, wzbronione jest najsurowiej palenie tytoniu na pokładzie i pod pokładem, jakoteż na dole, tudzież na brzegu tuż około tych przedmiotów.

§. 22.

W razie pożaru na okręcie lub innego nieszczęścia w jakimkolwiek miejscu portu, szyprowie ze swymi załogami powinni przygotować się do dania pomocy w razie, gdyby urząd portowy wezwał ich do tego. Kierowanie robotami mającemi na celu ratunek, należy do urzędu portowego.

Gdy na okręcie wybuchnie pożar lub zdarzy się jakieś nieszczęście, zagrażające bezpieczeństwu publicznemu, szyper a mianowicie strażnik tego okrętu, gdyby zaś on tego nie uczynił, strażnik sąsiedniego okrętu winien dzwonić na gwałt dzwonem okrętowym i nadto uwiadomić urząd portowy.

§. 23.

W ogóle, gdyby niebezpieczeństwo zagrażało portowi i okrętom w nim stojącym, szyper obowiązany jest nawet bez zarządzenia urzędu portowego, uczynić to, co stósownie do okoliczności mogłoby zapobiedz klęsce lub ja zmniejszyć.

§. 24.

Gdy się ładuje lub wyładowuje proch, amunicja i materiały wybuchowe, naftę i inne przedmioty palne, stósować się trzeba do przepisów w tej mierze obowiązujących.

§. 25.

Zapas prochu i przedmiotów pirotechnicznych, przeznaczonych na własny użytko, złożyć ma okręt w miejscu przeznaczonym do zachowywania tych przedmiotów, zanim zajmie stanowisko w porcie. Również wykręcić należy naboje z broni palnej, zanim okręt zajmie stanowisko.

Przedmioty powyższe wolno wziąć naprzód dopiero wtedy, gdy okręt jest gotów do podróży i brzeg lub basen portowy już opuścił.

§. 26.

Strzelanie z działa i innej broni palnej, jakoteż palenie ogni sztucznych w obrębie portu bez osobnego pozwolenia urzędu portowego, jest wzbronione.

Pod względem noszenia broni na lądzie, szyper zobowiązać winien załogę do posłuszeństwa zarządzeniom, które urząd portowy wyda na podstawie przepisów, w tej mierze w miejscu obowiązujących i jemu zakomunikuje.

§. 27.

Wszelkie przedmioty, które mają być z okrętu wyłożone lub na okręt ladowane, trzeba jak najrychlej z brzegu uprzątać i na pokład przenieść i przez noc nie wolno ich zostawić na brzegu.

W razie uchybienia temu przepisowi, służba portowa sprzątnie owe przedmioty na koszt i niebezpieczeństwo opieszałych, zwrócone zaś będą dopiero po zapłaceniu wydatków i kar pieniężnych, w rozporządzeniu niniejszem przepisanych.

W przypadkach udowodnionej konieczności, urząd portowy może pozwolić, aby owe przedmioty zostawiono przez noc na brzegu, lecz pod warunkiem zachowania przepisów cłowych, w tej mierze obowiązujących. Gdyby między niemi znajdowały się przedmioty palne, urząd portowy przydać ma do nich swoją straż na koszt właściciela.

§. 28.

Bez pozwolenia urzędu portowego, nie wolno balastu żadnego rodzaju brać na okręt, wyładowywać ani też przenosić z jednego okrętu na drugi.

Czynności takie odbywać się mogą tylko we dnie i używać trzeba do nich zawsze żagla lub płotna żaglowego namazionego, aby balast nie wpadł w wodę.

Balast brać trzeba w miejscach do tego przeznaczonych i w tych miejscach wyładowywać.

Także do ladowania lub wyładowywania rzeczy sypkich, używać trzeba żagli lub płotna żaglowego namazionego.

§. 29.

Wrzucanie popiołu, zuzli węglowych i innych rzeczy tego rodzaju w większej ilości w wodę, jest zabronione. Przedmioty takie mają się składać w miejscu, które urząd portowy lub właściwe Władze miejscowe wyznacza.

§. 30.

Przechylanie okrętów, jakoteż utykanie szczelin od zewnatrz, odbywać się może tylko za szczególnem pozwoleniem urzędu portowego w miejscach do tego przeznaczonych.

Także do utykania wewnatrz i do wszelkich takich robót, z którymi łączy się gotowanie materiałów bitumicznych, jak smoły itp., postarać się trzeba, aby urząd portowy wydał zarządzenia.

W czasie robót tego rodzaju, używać trzeba wszelkich ostrożności, których natura rzeczy wymaga.

§. 31.

Nie wolno zostawiać w wodzie okrętów popsucych, nie zdatnych do żeglugi.

Szyper okrętu, który w obrębie portu osiadł na mieliźnie lub zatonął, obowiązany jest puścić go na wodę, ten ostatni jednak tylko w tym razie, jeżeli tamowały komunikacyj.

Gdyby szyper lub właściciel nie uczynił zadość powyższym przepisom w terminie przez urząd portowy wyznaczonym, urząd portowy zarządzi sam usunięcie lub wydobycie na koszt i niebezpieczeństwo okrętu i ładunku.

§. 32.

Burzenie okrętu po za obrębiem warsztatu jest w ogóle zabronione. W przypadkach jednak, zasługujących na wzgłydy, urząd portowy może w porozumieniu z Władzą cową dać pozwolenie do burzenia w innych miejscach, w tym razie, gdy to ani nie przerwie ani nie zatamuje komunikacyi. W obrębie portu nie wolno w żadnym razie burzyć dalej jak do wysokości jednego metra nad powierzchnią wody, pozostała zaś część okrętu trzeba rozebrać na warsztacie lub w innym miejscu, który urząd portowy wyznaczy.

§. 33.

Utykanie szczelin, naprawianie i burzenie okrętu w nocy bez szczególnego pisemnego pozwolenia urzędu portowego, jest zabronione.

§. 34.

Gdyby okręt postradał na wodach obrębu portowego przedmioty własnego ładunku lub porządkie okrętowe, a szyper nie mógł ich niezwłocznie wydobyć lub znaleźć, winien uwiadomić o tem urząd portowy, aby uzyskać pozwolenie do wydobycia ich później, lub aby urząd portowy sam zarządził ich wydobycie na koszt szypra lub właściciela, któremu te wydobyte przedmioty zostaną oddane za zwrotem poniesionych wydatków i opłatą znależnego.

Ktoby znalazł przedmioty takie w morzu, lub gdy je morze na brzeg wyrzuci i wziął do siebie, winien uwiadomić o tem urząd portowy celem dalszego zarządzenia, znalezione zaś przedmioty oddać ma niezwłocznie Władzy cowej dla wzięcia w urzędowe zachowanie.

§. 35.

Wynoszenie przynależności okrętowych wszelkiego rodzaju lub przedmiotów należących do ładunku bez wyraźnego pozwolenia szypra lub właściciela okrętu albo ładunku, jest osobom należącym do załogi zabronione.

§. 36.

Każdy szyper jest obowiązany uwiadomić niezwłocznie urząd portowy o wszelkich dostrzeżonych uszkodzeniach w palach, przyrządach do przytwierdzania okrętów, sygnatach i murach brzegowych, jakoteż o zatonięciu lub osiednięciu na mieliźnie łodzi i okrętów, nakoniec o wszelkiej, jakiegobądź rodzaju przeszkołdzie, żegluge tamującej.

§. 37.

Szyper jest odpowiedzialny za wynagrodzenie szkody, których w urzędzeniach w §. 36 wzmiankowanych, wyrządzone została przez jego okręt, jego łodzie lub jakąś osobę z jego okrętu. Przypadki nadzwyczajne uwalniają od odpowiedzialności.

§. 38.

W ciągu pobytu w obrębie portu, szyper czuwać ma nad zachowaniem się załogi okrętowej i napominać ją, aby się nie dopuszczała uchybień lub wykroczeń.

Także i w obrębie portowym prawo porządkowego karcenia na okręcie należy do szypra.

§. 39.

Gdyby szyper postrzegł, że dla przywrócenia na pokładzie okrętowym porządku ciężko zagrożonego, potrzebuje niezbędnie pomocy władz publicznej, winien zażądać tejże od urzędu portowego.

Jeżeli okręt jest zagraniczny, szyper oznajmić ma to żądanie swoje za pośrednictwem reprezentanta konsulowskiego swego narodu. Gdyby zaś w porcie nie było takiego reprezentanta konsulowskiego lub gdyby zwłoka była niebezpieczna, może szyper wystosować prośbę wprost do urzędu portowego.

Na pokładzie okrętu zagranicznego może urząd portowy wykonywać czynność urzędową bez uczestnictwa właściwego reprezentanta konsulowskiego tylko wtedy, gdy uczestnictwo takie nie jest uzasadnione odpowiednimi traktatami.

§. 40.

Zabrania się przeszkadzania służbie portowej, gdy pełni swoje obowiązki, mieszania się w jej czynności urzędowej, obrażania jej i zachowywania się względem niej w sposób ubliżający jej powadze.

§. 41.

W obrębie portu nie wolno kąpać się w morzu w takich miejscach, których Władza właściwa nie przeznaczyła na kąpiele publiczne.

§. 42.

Bez pozwolenia urzędu portowego nie wolno dawać na okrętach przytułku obcym osobom.

§. 43.

Szyper okrętu jakiekolwiek bandery obowiązany jest niezależnie od przepisów, tyczących się wysiadania żeglarzy na ląd, uwiadomić urząd portowy w przeciagu 24 godzin a gdyby okręt miał wcześniej odpłynąć, jeszcze przed odpłynięciem, gdyby kto z załogi okrętowej został oddalony lub tajemnie oddalił się z pokładu.

§. 44.

Szyper okrętu zagranicznej bandery obowiązany jest złożyć w urzędzie portowym przed wzięciem odprawy, odpis rejestru czeladzi okrętowej.

§. 45.

Szyper otrzyma odprawę i pozwolenie do odpłynięcia z portu nie pierwej, aż gdy uczyni zadość przepisom, tyczącym się wykazów towarowych i wykaże dostatecznie, iż opłacił należyszcza żeglarskie i cłowe i wszelkie opłaty ciężace na okręcie lub towarach.

Również nie otrzyma odprawy, dopóki ciężace na szyprze kary pieniężne, jakoteż koszta postępowania karnego nie zostaną zapłacone, a gdyby uszkodzono port lub jego zakłady, dopóki szkoda nie będzie nagrodzona, lub dopóki nie będzie dana odpowiednia rękojmia, iż zapłata nastąpi później w ciągu czasu, który urząd portowy a według okoliczności Władza sądowa oznaczy.

§. 46.

Gdyby z jakiejkolwiek przyczyny Władza do tego powołana wzięła okręt w sekwestr, urząd portowy ma prawo użyć środków, nie pozwalających okrętowi odpływać.

§. 47.

Wykroczenia przeciwko przepisom powyższym, karane będą stosownie do rozporządzenia ministerialnego z dnia 30 września 1857 (Dz. u. p. Nr. 198), karą pieniężną w kwocie aż do 100 zł. lub aresztem od 6 godzin aż do 14 dni.

§. 48.

Gdy z przekroczenia takiego wynika obowiązek wynagrodzenia za uszkodzenie własności rządowej lub prywatnej, urząd portowy winien wyrządzona szkodę zbadać i orzec tymczasowo o obowiązku wynagrodzenia, jeżeli ugoda pomiędzy stronami nie da się osiągnąć. Gdyby strona poczytywała się za pokrzywdzoną tem tymczasowem orzeczeniem, wolno jej zwykłą drogą prawa szukać pomocy przeciw drugiej stronie.

§. 49.

W postępowaniu karnem stosowane będą w ogóle te przepisy, które obowiązują we względzie karania wykroczeń przeciwko policyi morskiej.

Władza portowa, która według przepisów o karaniu wykroczeń przeciwko policyi morskiej jest właściwa, stanowi pierwsza, Władza morska druga, a ministerstwo handlu trzecią instancją.

Odwołanie się przeciw orzeczeniu wniesie się trzeba w ciągu dni 15.

W razie, gdyby druga instancja zatwierdziła orzeczenie pierwszej instancji, chociażby wymiar kary zmniejszyła, dalsze odwołanie się jest niedopuszczalne.

Dochód z kar pieniężnych wpływa do funduszu zapomogowego marynarzy.

§. 50.

Termin przedawnienia dla czynów w rozporządzeniu niniejszym wzmiankowanych wynosi 3 miesiące.

Wytoczę postępowania karnego przerywa ten termin.

§. 51.

Każdy szyper bez wzgledu na banderę, winien mieć egzemplarz niniejszego porządku policyi portowej.

Egzemplarz ten wydaje urząd portowy po odebraniu raportu o przybyciu za opłatą przepisanej należytości.

§. 52.

Przepisy §§fów 2, 5, 9 ustęp pierwszy, 11, 12, 14 ustęp pierwszy, 15, 16, 18, 24, 29, 34, 36, 37, 40, 48 i 50 niniejszego rozporządzenia, stosują się także do okrętów wojennych.

Okręty wojenne, któreby miały przez dłuższy czas stać przy brzegu, podlegają zwyczajnie przepisom §fu 25go.

§. 53.

Rozporządzenie niniejsze nabywa moc od dnia 1 kwietnia 1884.

Od dnia, w którym rozporządzenie niniejsze zacznie obowiązywać, wszystkie istniejące dotąd przepisy, o ile tyczą się spraw, rozporządzeniem niniejszym urzędzonych, tracą moc swoje.

Pino r. w.

34.

Rozporządzenie ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 14 marca 1884,

urzadzające sprzedaż bez przepisu lekarskiego w aptekach publicznych.

Odnośnie do przepisów §§fów 16 i 17 postanowienia kancelaryi nadwornej z dnia 3 listopada 1808, L. 16135, które wciągnięte zostały także do instrukcji dla aptek, przez Władze krajowe wydanych i zrewidowanych, rozporządza się celem dokładniejszego oznaczenia tych leków, których w aptekach nie wolno sprzedawać bez przepisu lekarskiego, co następuje:

1. Następujące leki i przetwory, jakoto:

Aloë, Amylum nitrosum, Chloroformium, Euphorbium, Elaterium, Gutti, Ipecacuanha, Jalapa, Sabina, Scammonium, Syrupus Diacodii;

2. wszystkie w farmakopei austriackiej „Editio sexta“ i w cenniku lekarstw † oznaczone środki lekarskie;

3. wszelkie leki, które wprawdzie nie są oznaczone krzyżykiem w farmakopei i cenniku lekarstw, lecz wyszczególnione są w tablicy dawek n eprzekrzałnych, przydanej do cennika lekarstw na rok 1884, wydawać wolno z aptek tylko za pisemnymi przepisami lekarzy i chirurgów, upoważnionych do wykonywania praktyki lekarskiej.

Podobnież wszelkie przetwory lekarskie, które stósownie do rozporządzenia z dnia 17 września 1883 (Dz. u. p. Nr. 152), tylko w aptekach wolno trzymać na sprzedaż i sprzedawać, jeżeli w skład ich wchodzi jeden ze środków lekarskich, przytoczonych w powyższych ustępach, wydawać wolno tylko za przepisem lekarskim.

Rozporządzenie niniejsze nabywa moc od dnia ogłoszenia.

Taaffe r. w.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych

wychodzić będzie nakładem c. k. drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu I. Singerstrasse Nr. 26 także w roku 1884 w języku niemieckim, włoskim, czeskim, polskim, russkim, słoweńskim, iliryjsko-kroackim i rumuńskim.

Cena prenumeracyjna egzemplarza Dziennika ustaw państwa wynosi za cały rocznik 1884 w którymkolwiek z ośmiu języków **2 zł. 50 c.** i można go odbierać osobiście lub będzie posyłany bezpłatnie.

Cena roczników 1864 do 1883 włącznie, ale tylko dla tych, którzy zechę nabyc wszystkie, wynosi 40 zł.

Pojedyncze roczniki wydania niemieckiego dostać można po następujących cenach:

| Rocznik 1851 | za 1 zł. | 30 | c. |
|--------------|----------|----|----|
| " 1856 | " 2 | 45 | " |
| " 1857 | " 2 | 85 | " |
| " 1861 | " 1 | 50 | " |
| " 1862 | " 1 | 40 | " |
| " 1863 | " 1 | 40 | " |
| " 1864 | " 1 | 40 | " |
| " 1865 | " 2 | — | " |
| " 1866 | " 2 | 20 | " |
| " 1867 | " 2 | — | " |
| " 1868 | " 2 | — | " |
| " 1869 | " 3 | — | " |
| " 1870 | " 1 | 40 | " |

| Rocznik 1871 | za 2 zł. | — | c. |
|--------------|----------|----|----|
| " 1872 | " 3 | 20 | " |
| " 1873 | " 3 | 30 | " |
| " 1874 | " 2 | 30 | " |
| " 1875 | " 2 | — | " |
| " 1876 | " 1 | 50 | " |
| " 1877 | " 1 | — | " |
| " 1878 | " 2 | 30 | " |
| " 1879 | " 2 | 30 | " |
| " 1880 | " 2 | 20 | " |
| " 1881 | " 2 | 20 | " |
| " 1882 | " 3 | — | " |
| " 1883 | " 3 | — | " |

Roczniki wydań w innych 7 językach z lat 1870 do 1883 włącznie, dostać można po tych samych cenach co wydanie niemieckie.

NB. Posyłki Dziennika ustaw państwa, które zginęły lub doszły niezupełne, reklamować należy najpóźniej w przeciągu czterech tygodni.

Po upływie tego terminu reklamujący zapłacić winni należytosć handlową ($\frac{1}{4}$ arkusza za 1 c.).

Po cenie handlowej ($\frac{1}{4}$ arkusza za 1 c.) dostać można w c. k. drukarni nadwornej i rządowej pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.